

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-068

R-3872-2013

28 avril 2014

PRÉSENTE :

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur relative au projet de remplacement des transformateurs de puissance à 735-315 kV au poste d'Abitibi

1. DEMANDE

[1] Le 23 décembre 2013, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin d'obtenir, notamment, l'autorisation de remplacer les trois transformateurs de puissance au poste d'Abitibi par deux transformateurs à 735-315 kV d'une puissance de 1 650 MVA (le Projet).

[2] Le coût total du Projet s'élève à 52,6 M\$ et s'inscrit dans les catégories d'investissement « *maintien des actifs* » (Maintien) et « *croissance des besoins de la clientèle* » (Croissance).

[3] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, les schémas unifilaires du poste d'Abitibi, à l'annexe 1 de la pièce HQT-1, Document 1 (pièce B-0006) (les Documents). Il demande à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus dans les Documents.

[4] Le Transporteur soumet également une proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au Projet.

[5] Le 13 janvier 2014, la Régie publie sur son site internet un avis indiquant aux personnes intéressées qu'elles peuvent déposer des observations écrites, au plus tard le 28 février 2014, et que le Transporteur pourra y répondre, au plus tard le 7 mars 2014. La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Aucune personne intéressée ne s'est manifestée dans le présent dossier.

[6] Le 27 janvier 2014, la Régie tient une séance de travail avec le Transporteur au cours de laquelle ce dernier présente une démarche visant à optimiser sa reddition de compte des projets majeurs dans le cadre de ses rapports annuels.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

[7] Le 3 mars 2014, le Transporteur dépose au dossier une demande et une preuve amendées pour refléter sa nouvelle proposition de suivi des coûts du Projet.

[8] Le 10 février 2014, la Régie adresse au Transporteur sa demande de renseignements (DDR) n° 1 et ce dernier y répond le 21 février 2014. La question n° 4 de la DDR n° 1 et la réponse du Transporteur à cette question sont déposées sous pli confidentiel².

[9] Le 27 février 2014, la Régie adresse au Transporteur sa DDR n° 2 et ce dernier y répond le 5 mars 2014.

[10] Le 19 mars 2014, la Régie adresse, sous pli confidentiel, sa DDR n° 3 au Transporteur³. Elle le convoque ensuite à une audience à huis clos le 4 avril 2014 pour que celui-ci y réponde.

[11] Le 3 avril 2014, la Régie dépose au dossier, sous pli confidentiel, le plan d'évolution ainsi que les schémas unifilaires portant sur le réseau de transport régional de l'Abitibi⁴.

[12] Le 4 avril 2014, la Régie tient l'audience à huis clos. En conséquence, le procès-verbal, les notes sténographiques et le document de présentation du Transporteur sont déposés au dossier sous pli confidentiel⁵.

[13] Le Transporteur dépose son argumentation écrite le 17 avril 2014. Pour les mêmes motifs que ceux décrits à la demande d'autorisation et puisque son contenu réfère aux témoignages rendus lors de l'audience tenue à huis clos, le Transporteur demande une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, pour interdire la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce B-0028 intitulée « Argumentation du Transporteur et son annexe (version intégrale confidentielle) » afin d'en respecter le caractère confidentiel.

[14] La Régie entame dès lors son délibéré.

² Pièces A-0016 et B-0012.

³ Pièce A-0011.

⁴ Dossier R-3786-2012, pièce B-0005, annexes 1 et 2. Dossier R-3872-2013, pièces A-0012 et A-0013.

⁵ Pièces A-0014, A-0015 et B-0024.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[15] Le Transporteur présente sa demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁶ (le Règlement).

[16] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$⁷. Le Règlement prescrit aussi les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁸.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[17] Le Projet consiste à installer deux transformateurs à 735-315 kV d'une puissance de 1 650 MVA en remplacement des trois transformateurs T1, T2 et T3 au poste d'Abitibi. De plus, il inclut le remplacement des transformateurs d'alimentation des services auxiliaires et le démantèlement des équipements associés au transformateur T1.

[18] Le poste d'Abitibi est situé à environ 75 km à l'ouest de la Ville de Chibougamau dans le Nord du Québec. Ce poste à 735-315 kV a été construit à la fin des années 1970 pour transiter l'énergie produite par les centrales de la Baie-James et alimenter la charge de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Il est raccordé au réseau de transport via sept lignes monoternes à 735 kV en provenance des postes de la Nemiscau, La Vérendrye et Chibougamau.

⁶ RLRQ, R-6.01, r. 2, (2001) 133 G.O. II, 6165.

⁷ Article 1(1^o) (a) et (b) du Règlement.

⁸ Articles 2 et 3 du Règlement.

[19] La transformation à 735-315 kV du poste d'Abitibi est assurée à l'aide de trois transformateurs à 735-315 kV. Le Transformateur T1 a une capacité de 600 MVA. Les transformateurs T2 et T3 ont une capacité de 510 MVA chacun.

[20] L'âge moyen de ces transformateurs est de 45 ans. Ils ont atteint leur fin de vie utile et doivent être remplacés. De plus, dans sa configuration actuelle, le transit dans la transformation est limité en deçà de sa capacité maximale par certains enjeux associés au raccordement des transformateurs, aux impédances et aux différentes capacités des transformateurs.

[21] Le Projet vise à assurer la pérennité du poste d'Abitibi, plus particulièrement celle des trois transformateurs de puissance à 735-315 kV. Le remplacement doit également tenir compte de la croissance prévue afin que les nouveaux équipements aient la capacité requise pour transiter la charge prévue et ainsi répondre aux besoins de la charge locale. La région connaît, en effet, depuis quelques années une croissance alimentée par un développement minier important.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

[22] Le Projet consiste principalement à installer deux transformateurs à 735-315 kV d'une puissance de 1 650 MVA en remplacement des trois transformateurs actuels. Les travaux à réaliser sont les suivants :

- démanteler le transformateur T1 et remplacer les transformateurs T2 et T3 par deux unités normalisées de 1 650 MVA à 735-315 kV;
- remplacer les cavaliers et les transformateurs de services auxiliaires;
- démanteler les parafoudres associés au transformateur T1 et relocaliser ceux associés aux transformateurs T2 et T3 afin de permettre le remplacement des transformateurs;
- démanteler des disjoncteurs, des transformateurs de courant et des sectionneurs;
- ajouter des coffrets de sectionnement et de transition, des interrupteurs de sûreté, une prise de dégazage et une mise à la terre.

[23] Le Projet prévoit également des remplacements, modifications et démantèlements de fondations et des modifications aux systèmes de commande et de protection pour l'appareillage.

3.3 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[24] Le Transporteur a initialement évalué deux solutions pour permettre de satisfaire les objectifs du Projet :

- Solution 1 : Remplacement par deux transformateurs à 735-315 kV de 1 650 MVA;
- Solution 2 : Remplacement par trois transformateurs à 735-315 kV de 1 110 MVA.

[25] À la suite des DDR de la Régie, le Transporteur a évalué une troisième solution :

- Solution 2b : Remplacement par deux transformateurs à 735-315 kV de 1 110 MVA et report de 30 ans pour l'ajout d'un 3^e transformateur de 1 110 MVA.

[26] Le Transporteur présente au tableau 1 la comparaison économique des trois solutions.

Tableau 1
Comparaison économique des solutions
(M\$ actualisés 2013)

	Solution 1 (2 x 1 650 MVA)	Solution 2 (3 x 1 110 MVA)	Solution 2b Report de 30 ans pour le 3 ^e transformateur (3 x 1 110 MVA)
Investissements	40,8	65,9	46,2
Valeurs résiduelles	(0,1)	(0,5)	(5,5)
Taxe sur les services publics	2,4	4,0	2,5
Charges d'exploitation			
Pertes électriques	10,8	14,5	11,9
Frais de maintenance	5,2	7,3	6,0
Coûts globaux actualisés	59,1	91,2	61,1

Source : Pièce B-0011, tableau 2, p. 5.

[27] La solution 1 préconise le remplacement des trois transformateurs à 735-315 kV par deux nouveaux transformateurs normalisés de 1 650 MVA. Elle assure la pérennité de la transformation du poste d'Abitibi et permet d'alimenter la charge locale prévue à long terme par le Distributeur.

[28] La capacité de transformation, telle que la définit le Transporteur, correspond à la valeur de transit applicable en permanence lors de l'indisponibilité prolongée d'un équipement. Dans le cas de la solution 1, la capacité de transformation est de 1 650 MVA en été et 2 013 MVA en hiver.

[29] La solution 2 vise plutôt le remplacement des transformateurs actuels par trois transformateurs de 1 110 MVA. La capacité de transformation de la solution 2 est de 2 220 MVA en été et 2 710 MVA en hiver. Bien que cette solution alternative réponde aux objectifs du Projet, son coût est nettement supérieur à celui de la solution 1.

[30] La solution 2b vise le remplacement immédiat des transformateurs existants par deux transformateurs de 1 110 MVA et le report de 30 ans de l'installation du troisième transformateur. Or, de l'aveu du Transporteur, cette solution n'est pas réaliste. En effet, selon ses estimations, avec l'installation de deux transformateurs de 1 110 MVA, la capacité de transformation serait atteinte rapidement. Le Transporteur souligne qu'en fonction des prévisions de charge, un troisième transformateur sera requis sur un horizon beaucoup plus court que 30 ans. L'addition du troisième transformateur pourrait être requise dès la pointe hivernale 2015-2016. Malgré cela, même en reportant l'installation du troisième transformateur de 5 ans, 15 ans ou 30 ans, cette solution ne s'avère pas économique puisque les coûts globaux actualisés sont respectivement de 85 M\$, 73 M\$ et 61 M\$ (\$ actualisés 2013), soit des coûts dépassant ceux de la solution retenue.

[31] Par ailleurs, le Transporteur vise à uniformiser et normaliser les types d'équipement utilisés dans l'ensemble de ses postes afin de limiter les délais et les coûts d'approvisionnement pour un projet. Cette mesure d'efficacité permet de réduire la banque d'équipements à maintenir pour les urgences et de réduire les coûts de maintenance. Au niveau de la transformation 735-315 kV, les transformateurs à 1 650 MVA sont des équipements normalisés et le Transporteur en maintient en inventaire dans une banque d'urgence de poste⁹.

⁹ Pièce B-0011, p. 6.

[32] Au terme de son analyse, le Transporteur retient la solution 1 afin de répondre à la pérennité des installations et à la croissance des charges du Distributeur. Cette solution vise à maintenir et assurer une continuité de service en considérant l'indisponibilité prolongée d'un équipement et tient compte des besoins actuels et futurs des clients. Enfin, cette solution tient compte de l'uniformisation des types d'équipements dans l'ensemble des installations du Transporteur.

3.4 JUSTIFICATION DU PROJET

[33] Le Projet vise principalement à assurer la pérennité du poste d'Abitibi. À court terme, la vétusté des transformateurs de puissance constitue le principal élément déclencheur du Projet.

[34] Le Projet vise également à alimenter la charge prévue dans la région d'Abitibi-Témiscamingue. L'augmentation de transit occasionnée par l'augmentation de la charge provoquera le dépassement de la capacité des transformateurs du poste d'Abitibi à moyen terme, ce qui nécessitera des transformateurs de plus grande capacité.

[35] Sur le plan du dimensionnement des équipements à installer en remplacement des transformateurs vétustes, le Transporteur allègue que le Projet a été conçu afin de s'assurer que la transformation au poste d'Abitibi soit adéquate, quels que soient les aléas de la production régionale et de la prévision de charge. Ceci permet de s'assurer d'un niveau de fiabilité et de capacité suffisant et adéquat pour alimenter la totalité de la charge planifiée.

[36] Le Transporteur souligne qu'au moment du remplacement en pérennité des transformateurs au poste d'Abitibi, le choix de la capacité de transformation pour ce poste en est un qui l'engage sur le long terme, compte tenu de la durée de vie des actifs visés et du caractère indivisible de ce type d'investissement. C'est donc à ce moment précis qu'il convient d'optimiser ce choix.

[37] La solution retenue par le Transporteur permet de répondre à un ensemble de paramètres et facteurs retenus pour son élaboration. Ainsi, elle tient compte, entre autres, de la croissance globale de la charge dans l'ensemble de la zone suivant la plus récente prévision fournie par le Distributeur et d'une optique de développement intégré et global. La solution 1 permet de couvrir les besoins de la charge sur l'horizon 2035 sans avoir recours à la production locale.

[38] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable au plan technique, tant du point de vue de l'échéancier que du point de vue électrique. L'avant-projet et les analyses supplémentaires réalisées à ce jour par le Transporteur ont permis de confirmer la faisabilité et de préciser les contraintes inhérentes au Projet.

[39] Enfin, le Transporteur rappelle que sa mission de base est notamment de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins de ses clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport. À son avis, le Projet est conforme à cette mission.

3.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[40] Le tableau 2 présente les coûts associés aux divers travaux du Projet. Ces coûts s'élèvent à 52,6 M\$. Une provision pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions est incluse. Elle s'élève à 9,0 % des coûts du Projet, après soustraction, conformément à la demande de la Régie précisée à sa décision D-2003-68, des « *autres coûts* » et des « *frais financiers* »¹⁰.

¹⁰ Dossier R-3497-2002.

Tableau 2
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Poste d'Abitibi
Coûts de l'avant-projet	
Études d'avant-projet	402,3
Autres coûts	0,2
Frais financiers	14,3
Sous-total	416,8
Coûts du projet	
Ingénierie interne	738,8
Ingénierie externe	213,8
Client	1 229,2
Approvisionnement	31 848,9
Construction	7 905,6
Gérance interne	2 905,4
Gérance externe	405,3
Provision	4 520,8
Autres coûts	620,5
Frais financiers	1 798,9
Sous-total	52 187,2
TOTAL	52 604,0

Source : Pièce B-0004, tableau 5, p. 14.

[41] Le Transporteur souligne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec. Dans le cas contraire, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie¹¹.

¹¹ Pièce B-0004, p. 16.

3.6 RAPPORTS DE SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[42] Le 3 mars 2014, le Transporteur a amendé sa proposition de suivi des coûts du présent Projet afin qu'il soit réalisé dans un format similaire à celui déjà produit dans son Rapport annuel 2012. Le Transporteur présentera ainsi le suivi des coûts réels du Projet sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 5 de la pièce B-0004. Il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

3.7 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[43] Le projet du Transporteur s'inscrit dans les catégories d'investissement Maintien (43,1 M\$) et Croissance (9,5 M\$). Les coûts associés à la catégorie d'investissement Croissance ont été établis en considérant l'écart des coûts entre l'installation de deux transformateurs de 1 650 MVA et de deux transformateurs de 1 110 MVA¹². Les coûts associés à la catégorie d'investissement Croissance donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur pour l'ensemble des coûts¹³. Le montant final de la contribution sera déterminé à la suite de la mise en service du Projet. Les mises en service des transformateurs sont prévues pour novembre 2014, octobre 2015 et octobre 2016¹⁴.

[44] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet, le Transporteur prend en compte les coûts du Projet nets de la contribution estimée du Distributeur, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[45] L'impact annuel moyen du Projet, combinant les catégories d'investissement Maintien et Croissance, sur les revenus requis est de 3,1 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,3 M\$ sur une période de 40 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 % sur les mêmes périodes, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2012.

¹² Pièce B-0011, p. 9.

¹³ Pièce B-0006, annexe 5, p. 3.

¹⁴ Pièce B-0004, p. 22.

3.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[46] Le Projet ne requiert aucune autre autorisation que le Transporteur devrait obtenir en vertu des lois et règlements applicables.

3.9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[47] De l'avis du Transporteur, le Projet permettra d'assurer le maintien des actifs et la fiabilité du réseau de transport ainsi que la continuité de service aux clients. Le poste d'Abitibi est une installation essentielle pour l'alimentation de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et doit être maintenu en bon état. Le Projet permet également de répondre à l'augmentation de la charge prévue par le Distributeur dans la région d'Abitibi.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[48] Lorsque la Régie examine un projet d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi ainsi que du Règlement, elle doit porter un jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. C'est d'ailleurs ce qu'elle mentionnait dans la décision D-2005-50¹⁵.

[49] Pour ce faire, elle étudie la preuve au dossier, composée des renseignements prescrits par l'article 2 du Règlement qui inclut, notamment, les objectifs, la description du projet, la justification du projet en relation avec les objectifs visés et les solutions alternatives.

[50] En ce qui a trait plus particulièrement aux solutions alternatives, leur examen est un moyen approprié pour la Régie de s'assurer du caractère prudent de l'investissement ainsi que de son utilité appréhendée.

¹⁵ Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004.

[51] Dans le présent dossier, la Régie constate que la fiabilité du poste d'Abitibi constitue un enjeu important, compte tenu de la configuration actuelle de ce poste, de la vétusté de ses transformateurs et de la croissance de la charge alimentée par le développement minier récent et à venir dans la région.

[52] À la suite de l'examen de la preuve et des réponses aux DDR présentées par le Transporteur et exposées à la section 3 de la présente décision, la Régie a convoqué le Transporteur à une audience à huis clos afin de clarifier certains aspects relatifs au dimensionnement de l'équipement du Projet.

[53] Lors de cette audience, la Régie a obtenu du Transporteur des clarifications satisfaisantes, notamment en ce qui a trait à l'utilisation de la production régionale, à la présence des interconnexions, à l'évolution de la charge de l'Abitibi ainsi qu'aux contraintes du réseau actuel en aval du poste d'Abitibi.

[54] La Régie note ainsi que la transformation dans le poste d'Abitibi se doit d'être adéquate quels que soient les aléas de la prévision de la charge et de la production régionale. La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur pour ne pas tenir compte de la production régionale pour déterminer la capacité de transformation du poste d'Abitibi étant donné que la production et les facteurs d'utilisation de l'ensemble des centrales régionales de l'Abitibi peuvent varier d'une année à l'autre en fonction des conditions hydriques et des arrêts planifiés.

[55] La Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur.

[56] L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux liés au maintien des actifs et à la croissance de la charge locale du réseau de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle démontre également le caractère prudent de l'investissement.

[57] En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Transporteur à réaliser le Projet.

4.1 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[58] Comme indiqué au paragraphe 3 de la présente décision, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux Documents, pour des motifs d'intérêt public.

[59] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle du chef Planification des réseaux régionaux qui mentionne que les Documents contiennent des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation des installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Pour cette raison, le caractère confidentiel de ces renseignements doit, selon lui, être reconnu par la Régie.

[60] La question 4 de la DDR n° 1 et la DDR n° 3, ainsi que les documents produits en raison de l'audience à huis clos faisant référence à des documents confidentiels, il est approprié que la demande de confidentialité s'étende également à ces documents.

[61] Enfin, comme indiqué au paragraphe 13 de la présente décision, le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, pour interdire la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce B-0028 afin d'en respecter le caractère confidentiel.

[62] La Régie accueille la demande de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des Documents, ainsi qu'à l'égard des pièces A-0011, A-0014, A-0015, A-0016, B-0012, B-0024 et B-0028, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.

4.2 SUIVI DU PROJET DANS LE RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORTEUR

[63] Le 27 janvier 2014, la Régie et le Transporteur tenaient une séance de travail au cours de laquelle ce dernier a présenté une démarche visant à optimiser sa reddition de compte des projets majeurs. Au terme de cette démarche, une nouvelle proposition devait être proposée pour le suivi des coûts de ces projets. D'ici là, le Transporteur proposait un mode de suivi similaire à celui réalisé à ce jour dans ses rapports annuels, conformément à la pratique établie depuis la réglementation de ses activités.

[64] Le 3 mars 2014, le Transporteur présentait une demande amendée¹⁶ et sa proposition de suivi des coûts du Projet à la pièce B-0016.

[65] La proposition de suivi des coûts du Projet est conforme à la présentation faite par le Transporteur lors de la séance de travail du 27 janvier 2014 et la Régie s'en déclare satisfaite.

[66] La Régie rappelle au Transporteur les conclusions et ordonnances de la décision D-2014-035¹⁷ quant au dépassement de coûts et à la modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi, particulièrement à ses paragraphes 508, 510 et 511.

[67] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande amendée du Transporteur et la proposition de suivi décrite à la pièce B-0016;

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet de construction d'actifs requis pour le remplacement des transformateurs de puissance à 735-315 kV au poste d'Abitibi, le tout conformément à la preuve soumise au soutien de la demande, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

¹⁶ Pièce B-0015.

¹⁷ Dossier R-3823-2012.

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement à l'annexe 2 de la pièce B-0006 et aux pièces A-0011, A-0014, A-0015, A-0016, B-0012, B-0024 et B-0028 et **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à l'ensemble de ces pièces, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.